

本部本於依法行政，對 89 年以前之汽車燃料使用費，均依上開法務部釋示令辦理。

（四十五）行政院函送楊委員瓊瓔就汽機車輛加裝怠速熄火裝置問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 101 年 3 月 13 日院臺專字第 1010012970 號）
（立法院函 編號：8-1-1-10）

對楊委員瓊瓔專案質詢之書面答復，就汽機車輛加裝怠速熄火裝置問題所提質詢，經交據本院環境保護署查復如下：

- 一、由於國內機車數量龐大，截至 100 年底登記總數已超過 1,500 萬輛，是空氣污染的主要來源之一，因此本署積極研擬管制措施以減少機車污染排放，而逐期加嚴排放標準，要求車廠生產或引進低污染車輛供民眾選購，即為重要的管制措施之一。
- 二、本署研訂中之機車第六期排放標準草案，規定全年機車新車國內銷售量達 1 萬輛之製造廠或進口商所生產或進口之機車引擎族，須有 10% 以上之引擎族符合惰轉狀態測定 CO=0% 及 HC=0ppm 之要求，其目的係為鼓勵車廠發展電動機車等技術，以逐步取代傳統引擎機車，並未強制要求機車加裝怠速熄火裝置。經查國內僅光陽、三陽及山葉等三家車廠符合前揭銷售量達 1 萬輛以上規定門檻，且均已生產或進口電動機車，符合該規定並無困難。
- 三、另查目前部分機車車型售價較高主要係提升配備，如碟煞、液晶儀表板、陶瓷汽缸等所致，並非肇因於排放標準加嚴。以光陽公司所生產的豪邁 125cc 機車為例，15 年前剛上市時 1 輛約 5 萬元，而目前符合第五期排放標準的相同車型僅售 5 萬 7 千餘元，15 年僅上漲 7 千餘元，遠低於平均物價上漲水準。惟本署將持續關注國內機車市場狀況，避免機車業者藉排放標準加嚴變相漲價。
- 四、除機車外，目前國內汽車製造廠或進口商已積極研發與引進電動車或油電混合車等低污染車輛，該等車輛怠速時不會排放空氣污染物，本署亦將持續鼓勵推動，以進一步減少車輛污染排放，改善國內環境空氣品質。

（四十六）行政院函送林委員鴻池就兒福聯盟調查報告指稱國內有高比例學童已經出現過勞現象問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 101 年 3 月 13 日院臺專字第 1010014315 號）
（立法院函 編號：8-1-2-85）

林委員就兒福聯盟調查報告指稱國內有高比例學童已經出現過勞現象所提質詢，經交據教育部查復如下：

- 一、國中學生無法早睡或許與升學壓力有關，但也可能與現代家庭型態、家長作息，或看電視、上網、打電動有關；另本部委託國立臺南大學所作之國民中學學生升學壓力之研究發現，我國與鄰近各國國中學生升學壓力現況大致相同，升學壓力背景與成因亦大致相同，且問卷調查結果顯示，絕大多數之家長、教師、教育行政人員均認為升學壓力主要係源自於社會上普遍